

Segnitzer Geschichte

Neues aus dem alten Segnitz

Nr. 41

Norbert Bischoff

Mai 2016

Endstation Segnitz

Eisenbahnpläne zwischen Kitzingen und Marktbreit



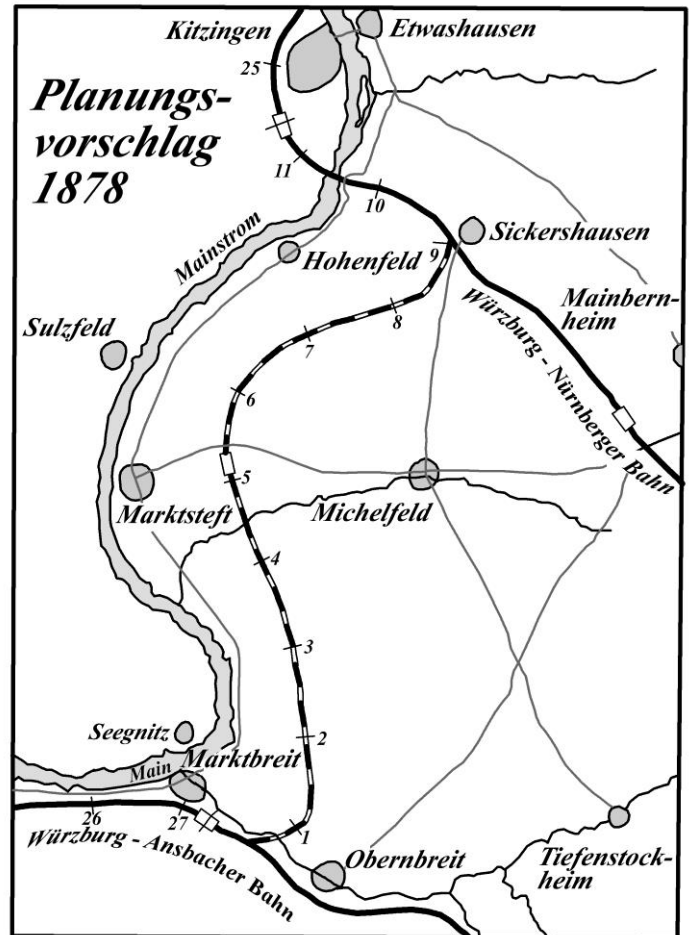
Endstation Segnitz

Im Stadtarchiv Marktstef und im Gemeindearchiv Segnitz, mehr noch im städtischen Archiv Kitzingen, liegt ein sehr umfangreicher Schriftverkehr zum Thema Bau einer Eisenbahnverbindung Kitzingen – Marktbreit. An den Plänen beteiligt waren die Stadt Kitzingen, die eine Verlängerung ihres bestehenden Gleises Bahnhof – Mainlande bis zum Bahnhof Marktbreit oder zumindest bis zur Segnitzer Brücke anstrebte, die Städte Marktbreit und Marktstef sowie die Gemeinden Sulzfeld und Segnitz. Allerdings herrschten verschiedene Ansichten über den Streckenverlauf, über die Anbindung Marktstefs und über eine Weiterführung Sulzfeld – Segnitz. Diese Uneinigkeit führte letztendlich zusammen mit der Abneigung der königlichen Bahnbehörde, die keine Notwendigkeit für eine solche Bahnnetzverdichtung sah, zum Scheitern des Traumes Maintalbahn. Auch spätere Versuche, doch noch Züge zwischen Kitzingen und Marktbreit oder zumindest zwischen Marktbreit und Marktstef verkehren zu lassen, fanden höheren Ortes keine Gegenliebe.

Die Marktstefer Maintalbahnprojekte

Als gegen Ende des 19. Jahrhunderts die Zentren des wirtschaftlichen und politischen Lebens durch Eisenbahnlinien miteinander verbunden waren, bemühten sich auch die Kleinzentren um einen Bahnanschluss und damit um Verbindung mit der neuen Welt der Mobilität. Auch im Raum Kitzingen hatte man erkannt, dass nur die vielerorts angestrebte Verdichtung des Bahnnetzes wirtschaftliche Weiterentwicklung versprach und so machte man sich Gedanken um den Bau von Lokalbahn. Die Stadt Kitzingen hatte seit 1865 bereits Anschluss an die Hauptstrecke Würzburg – Nürnberg, die Steigerwaldbahn verband die Stadt seit 1893 mit Gerolzhofen und ab 1903 mit Schweinfurt. Im südlichen Maintal bot der Bahnhof in Marktbreit seit 1864 Anbindung an die Linie Würzburg – Ansbach – München.

Bereits im Jahr 1878 reifte auch in Marktstef die Idee einer Bahnverbindung von Kitzingen über Marktstef nach Marktbreit, um die ansässige Industrie und Landwirtschaft mit Rohstoffen zu versorgen und um die eigenen Erzeugnisse bequem mit der modernen Technik auf den Weg zu bringen. Die Grundlage hierzu bildete ein Gutachten aus dem Jahr 1878 in dem der *Königliche Bauamtmann* Friedrich den Bau einer Verbindung zwischen den beiden Fernstrecken Würzburg – Kitzingen – Nürnberg und Würzburg – Marktbreit – Ansbach über eine Nebenstrecke Kitzingen – Marktstef – Marktbreit *aufs Wärmste* empfahl. In seiner Begründung hob er nicht nur den wirtschaftlichen Aspekt und das *national-ökonomische Interesse* heraus, sondern er stellte vor allem die Länge der bestehenden Bahnstrecke von Kitzingen über Würzburg nach Marktbreit zu 51 km mit einer direkten Verbindung von nur 9 km gegenüber. Mit einer solchen Abkürzung konnte seiner Meinung nach auch die *Ueberfüllung des Bahnhofs Würzburg* mit Gütern, *welche nicht dorthin gehören und lediglich durch den Bahnhof gefahren werden müssen* entlastet werden. Darüber hinaus hätte diese Verbindungsbahn sogar *ein bedeutendes strategisches Interesse*, da alle *Militärzüge, welche bei einem Kriegszustande nach Westen befördert werden sollen, im Falle die eine Linie unpassierbar würde, sofort durch Benutzung der Verbindungsstrecke der Verkehr auf die andere Linie übergeleitet werden könnte*. Die neue Linie sollte vom Bahnhof Marktbreit in einer Kurve im Radius von 800 m oberhalb der Walkmühle mit einer Eisenkonstruktion mit großer Spannweite das Breitbachtal überqueren. Anschließend würde die Trasse ca. 1 km hin-



Der Planungsvorschlag des Königlichen Bauamtmanns Friedrich aus dem Jahr 1878 sah eine Streckenführung auf dem Höhenzug zwischen Marktstef und Kitzingen und damit eine Verbindung der Fernstrecken Würzburg – Nürnberg und Würzburg – Ansbach vor.

ter der Marktbreiter Kapelle auf der Höhe entlang bis zu einem, 1 km oberhalb von Marktstef an der Mainbernheimer Straße liegenden, Bahnhof führen. In einer langgezogenen Kurve sollte die Linie dann, Hohenfeld und Sickershausen umgehend, mit einer 80 m Kurve oberhalb der Kitzinger Eisenbahnbrücke in die Würzburg – Nürnberger Bahn einmünden. Technische Schwierigkeiten und unüberwindliche Hindernisse sah Bauamtmann Friedrich nicht da außer einigen zwischen Marktbreit und Marktstef in das Maintal hinab *abfallenden Wasserrissen* keine weiteren Überbrückungen erforderlich und sogar das Baumaterial *insbesondere Steine für Kunstbauten, als auch Bruchsteine für das Unterbau-Material in nächster Nähe* vorhanden waren.

Im Jahr 1890 nahm das Thema Eisenbahn in Marktsteft konkrete Formen an. Eine Anfrage bei der Eisenbahnverwaltung brachte allerdings ein eher ernüchterndes Ergebnis. Die Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen teilte der Stadt Marktsteft im Juni 1890 nämlich mit: *Dem Vorhaben kann nicht näher getreten werden, da insbesondere die Strecke Marktsteft – Marktbreit in der Herstellung sehr aufwendig und kostspielig ist.* Außerdem hielt man die vorgesehene Bahnlinie aus staatlicher Sicht für unrentabel und darüber hinaus auch für nicht erforderlich. Realisierbar aber dennoch nicht unbedingt notwendig beurteilte man dagegen eine Abzweigung der Steigerwaldbahn bei Etwashausen und die Weiterführung nach Marktsteft. Man stellte der Stadt Marktsteft frei, eine entsprechende Projektierung auf eigene Kosten in Auftrag zu geben und versicherte, ein entsprechendes Gesuch an das Staatsministerium zu begutachten. Marktsteft versuchte nun, auch die Stadt Kitzingen für das Projekt zu begeistern und erreichte nach anfänglichem Zögern des Stadtmagistrats eine Beteiligung der Stadt Kitzingen von einem Drittel an den 600 Mark teuren Projektierungskosten. Voraussetzung für den hauchdünnen Stadtratsbeschluss war allerdings eine Schonung der Etwashäuser Gärten.

Die Projektierung der Marktstefter Maintalbahn lieferte drei Varianten:

- I) Kitzingen – Sulzfeld – über eine neue Mainbrücke zur Endstation in Marktsteft mit einer Streckenlänge von 4,17 km und Gesamtbaukosten zu 595.000 Mark.
- II) Etwashausen – Marktsteft mit 6,62 km zu 526.000 Mark.
- III) Kitzingen – Sulzfeld – Endstation rechts des Mains unterhalb von Sulzfeld mit Fährverbindung nach Marktsteft mit 4,16 km zu 355.000 Mark.

Das Gutachten der Königlich Staatsbahnverwaltung lehnte allerdings die beiden ersten Versionen wegen des zu geringen Verkehrsaufkommens und der zu hohen Kosten ab. Der dritte Vorschlag bereitete zwar die geringsten Schwierigkeiten, kam aber für Marktsteft wegen der unsicheren Fährverbindung nicht in Frage. Darüber hinaus bezweifelte die Eisenbahnverwaltung auch hier die Deckung der Betriebskosten beim Personenverkehr und wies die Stadt Marktsteft mit Entschließung vom 27. Februar 1897 darauf hin, dass im Falle einer Genehmigung höchstens eine Güterbahn am rechten Mainufer von Kitzingen bis Sulzfeld gebaut werden könne. Damit war der Zug für Marktsteft zunächst einmal abgefahren.

Zwei Jahre später fiel das Thema Maintalbahn auch im wirtschaftlichen und politischen Kitzingen auf fruchtbaren Boden. Seit 1890 bestand dort nämlich bereits eine Schienenverbindung zwischen Bahnhof und Eisenbahnbrücke an der Mainlände. Über diese Gleisanlage transportierte man das in immer größeren Mengen per Bahn ankommende Langholz zur Verschiffung an den Main, wo sich die Lagerplätze allmählich am Ufer entlang ausbreiteten und zusammen mit der Mainländebahn bald die Gemarkungs-

grenze zu Sulzfeld erreicht hatten. Mit Beschluss vom 9. März 1899 entschied der Stadtmagistrat, die Fortsetzung der Mainländebahn über Sulzfeld bis nach Segnitz anzustreben. Die drei betroffenen Gemeinden bildeten ein *Gemeindebevollmächtigten - Collegium*, das den Stadtmagistrat beauftragte, *die Eingaben an die höchste Stelle zum Ausbau der Secundärbahn Kitzingen – Sulzfeld – Segnitz redigieren und einzureichen.* Gleichzeitig erklärten sich die drei Gemeinden bereit, die Planungskosten zu tragen und den erforderlichen Grund und Boden kostenlos bereit zu stellen. Anlässlich einer Vorsprache in München durch Landrat von Deuster und Bürgermeister Sartorius, die federführend hinter dem Projekt standen, wurde versichert, dass *die Herstellung der geplanten Bahn gute Aussichten auf Durchführung habe.* Die Stadt Marktsteft lehnte eine Beteiligung an diesem rechtsmainischen Lokalbahnprojekt mit einer Haltestelle auf Sulzfelder Seite ab und bevorzugte dagegen weiterhin die auf Eis liegenden Projekte Kitzingen – Etwashausen - Marktsteft oder Kitzingen – Sulzfeld – Mainbrücke – Marktsteft.



Das Maintal bei Sulzfeld und Marktsteft sollte einst Durchzugsgebiet einer Lokalbahn zwischen Kitzingen und Marktsteft werden. Marktsteft favorisierte dabei eine Streckenführung am linken Mainufer oder einen Brückenschlag bei Sulzfeld. Kitzingen, Sulzfeld und Segnitz bevorzugten dagegen die rechtsmainische Variante.

Das Kitzinger Maintalbahnprojekt

Nach den guten Aussichten auf Durchführung einer Lokalbahn Kitzingen – Segnitz, die Landrat von Deuster und Bürgermeister Sartorius aus München mitgebracht hatten, stand nun die Vergabe der Projektierungsarbeiten auf dem Programm des *Gemeinde – Collegiums*. Ein Antrag bei der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen vom März 1899 auf Ausarbeitung eines generellen Projekts für eine *Secundärbahn* Kitzingen – Sulzfeld – Segnitz mit Haltestelle gegenüber von Marktsteft und Vorkerungen für eine Weiterführung der Bahnlinie bis Frickenhausen und später eventuell über Ochsenfurt in den Ochsenfurter Gau stieß hier allerdings auf Widerstand.

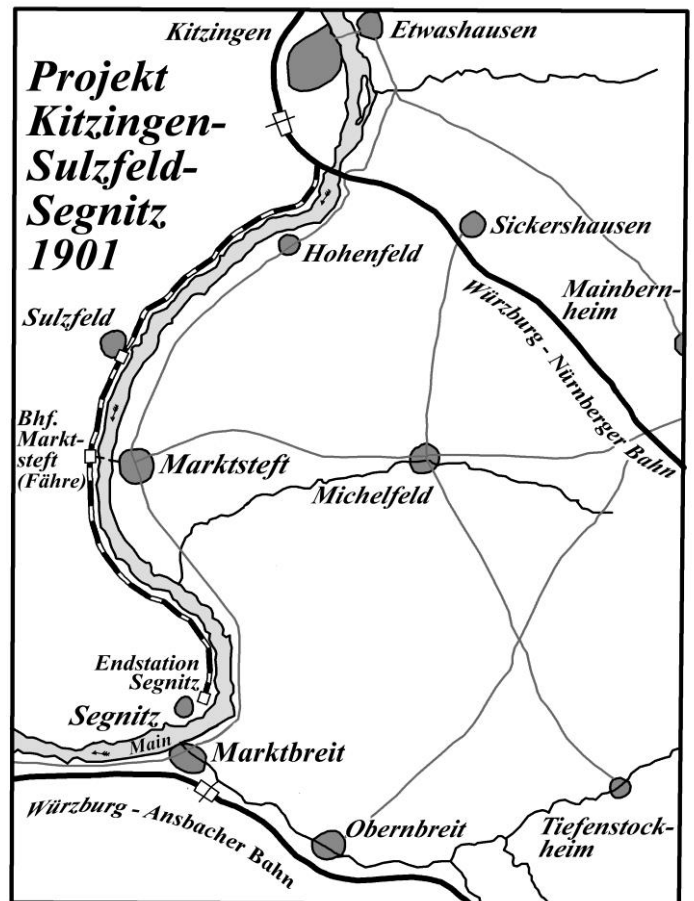
Wie schon bei den Marktstefter Plänen beurteilte die Behörde auch eine rechtsmainische Lokalbahn als unrentabel und stellte höchstens den Bau einer Güterbahn in Aussicht. Trotz dieses niederschmetternden Urteils richtete die Stadt

Kitzingen und das *Gemeinde – Collegium* ein Gesuch an das Königliche Staatsministerium des Äußeren mit der Bitte, die Eingabe dem Landtag bei der nächsten Eisenbahngesetzgebung zur Beschlussfassung vorzulegen. Hier hinterließ das Vorhaben scheinbar mehr Eindruck; denn mit Entschließung vom 29. Mai 1899 genehmigte das Ministerium zumindest die *Erstellung technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von Kitzingen nach Segnitz*. Ein umfangreicher Katalog an Begründungen hatte die Ministerialbeamten wohl von der Bedeutung einer Verbindung Kitzingen – Marktbreit mit Anschluss an die Bahnlinie Würzburg – Ansbach überzeugt. Die kleine Lücke zwischen der Endstation Segnitz und dem Bahnhof Marktbreit nahm man Dank der Segnitzer Mainbrücke als zumutbare Distanz in Kauf. Vor allem aber wurde der rege Personen- und Güterverkehr entlang des Mains von und nach Kitzingen angeführt. Die Gesuchsteller waren darüber hinaus überzeugt, dass sich die Bahn allein durch den Weinbau und den Weinhandel in Sulzfeld und Segnitz sowie durch die Farb-, die Zement- und die Steinindustrie am vorläufigen Endpunkt der Strecke sehr rasch amortisieren würde. Auch für Marktsteft, sollte sich die Stadt doch noch am Projekt beteiligen, wäre ein Bahnanschluss für den Absatz seines Obstes und Weines, seiner Farbwaren sowie sein Bedarf an Steinkohle von großem Vorteil.

Inzwischen hatte man mit der Lokalbahn AG München ein Ingenieurbüro gefunden, das die Planungsarbeiten übernehmen konnte. Die staatliche Eisenbahnverwaltung stand nämlich aufgrund Auslastung des technischen Personals und wegen *wirtschaftlich wichtigerer Bahnprojekte* in absehbarer Zeit nicht zur Verfügung. Aufgrund eines Gutachtens der Generaldirektion der Bayerischen Staatseisenbahnen wurde das Projekt zwar mit einem geringfügigen baulichen Schwierigkeitsgrad aber ohne große Dringlichkeit eingestuft. Das Staatsministerium folgte deshalb auch der Empfehlung seiner Verwaltung und nahm das Bahnprojekt nicht in den nächstmöglichen Landtagsgesetzesentwurf für das Jahr 1901 auf. Nun hatte man genügend Zeit, um sich mit dem Grunderwerb und mit der Planung zu befassen.

Im Oktober 1899 lagen die Planungsergebnisse der Lokalbahn AG vor. Die Kosten für die Projektierung der Strecke zu 1.328 Mark verteilte man nach dem Steueraufkommen der beteiligten Gemeinden. Demnach trug Kitzingen mit 1.222,51 Mark den Hauptanteil, für Sulzfeld fielen 65,07 Mark an und Segnitz wurde mit 40,42 Mark zur Kasse gebeten. Den Kostenanschlag für die Gesamtmaßnahme einschließlich Grunderwerb, Zufahrts- und Ladestraßen ermittelten die Ingenieure auf 505.000 Mark. Das vorgelegte Projekt gefiel nun aber der Gemeinde Sulzfeld überhaupt nicht. Nach den Planungsvorgaben sollte die Bahn am Main entlanggeführt werden und möglichst geringe Kosten für die drei Gemeinden verursachen. Nun hatte man die Trasse aber nicht als Verlängerung der Kitzinger Mainländebahn ausgestaltet, sondern sie verlief jetzt über die besten Sulzfelder Äcker und kam dem Ort sehr nahe. Die Lokalbahn AG erklärte hierzu, dass eine Linienführung entlang des Leinritts am Main wegen der größeren Streckenlänge und der erforderlichen hochwasserfreien

Dämme wesentlich teurer käme. Nach einem umfangreichen Schriftverkehr und zahlreichen Appellen mit denen die Stadt Kitzingen als Vermittler vergeblich versuchte, den Partner Sulzfeld umzustimmen und nach einer Rücksprache mit der Eisenbahnbehörde, konnte im März 1901 in diesem Punkt Einigung erzielt werden. Die Generaldirektion der K. B. Eisenbahnen teilte nämlich mit, dass bei einer Linienführung entlang des Mains auf eine hochwassersichere Dammschüttung auf Kosten von Fahrbetriebsunterbrechungen bei Überschwemmungen verzichtet werden kann. Damit könnten hohe Herstellungs- und Unterhaltungskosten gespart und der Sulzfelder Grunderwerb vermindert werden. Gleichzeitig wären auch die Marktstefters Bedenken gegen eine Verschärfung der Hochwassersituation an ihrem Ufer aus der Welt. Die neue Variante, in der die Sulzfelder Wünsche Berücksichtigung fanden, lag im September 1901 auf dem Tisch und kostete den Gemeinden nochmals 1.000 Mark, die man wiederum nach dem steuerabhängigen Schlüssel auf Kitzingen (928 Mark), Sulzfeld (42 Mark) und Segnitz (30 Mark) verteilte.



Das Kitzinger Eisenbahnprojekt sah eine Streckenführung von Kitzingen über Sulzfeld nach Segnitz mit einem rechtsmainischen Bahnhof für Marktsteft vor. Langfristig war zudem eine Verlängerung über Frickenhausen in den Ochsenfurter Gau angedacht.

Das Ende der Maintalbahnräume

Ein weiteres Problem bei der Verwirklichung der rechtsmainischen Eisenbahnpläne stellte sich nun mit dem Grunderwerb ein. Nach den gesetzlichen Bestimmungen mussten die Bauträger neben den Projektierungskosten

auch den erforderlichen Baugrund kostenlos zur Verfügung stellen. Kitzingen hatte hierbei, da die Mainlandebahn bereits nahezu bis zur Gemarkungsgrenze nach Sulzfeld reichte, kaum Aufwendungen. Segnitz musste 13 Tagwerk und 35 Dezimale (4,5 Hektar) im Wert von 13.350 Mark beisteuern. Sulzfeld erklärte sich ebenfalls zur Grundabtretung bereit, allerdings nur von der Gemarkungsgrenze Kitzingen bis zum Graben unterhalb des Ortes. Der weitere Verlauf bis zur Grenze nach Segnitz lag dagegen nicht im Interesse der Sulzfelder und sollte deshalb nach Auffassung des Gemeinderates von der Stadt Kitzingen als Hauptnutznieser der Maintalbahn und mittels weiterer Zuwendungen aufgebracht werden. Um das Bahnprojekt nicht zu gefährden, gab der Stadtmagistrat auch in diesem Punkt nach und beschloss am 27. Dezember 1901 mit Zustimmung des *Gemeinde – Collegiums* eine Zuwendung von 4.500 Mark zum Ankauf der erforderlichen Fläche durch die Gemeinde Sulzfeld. Schließlich war man sich in Kitzingen bewusst, dass es für die Stadt sehr wichtig sei, eine *weitere Bahnlinie und damit Verbindung ins Hinterland bzw. Anschluss nach Marktbreit zu finden und mehr und mehr in die Mitte des Eisenbahnnetzes zu rücken. Viele Städte Bayerns, die einen Eisenbahnanschluss verpasst haben, sind zurückgeblieben.* Mit einem Zuschuss des Bezirks Kitzingen von 2.000 Mark, privaten Zuwendungen Sulzfelder Interessenten von 1.500 Mark und einer anteiligen Reserve seitens der beteiligten Gemeinden von 500 Mark war nunmehr der Baugrund für die gesamte Bahntrasse mit Zugehörungen gesichert. Mit dem einstimmigen Beschluss der Gemeindeversammlung Sulzfeld vom 29. Dezember 1901 *die für den geplanten Bahnbau benötigte Fläche soll von der Markungsgrenze zu Kitzingen bis zum Ort Sulzfeld unentgeltlich abgetreten werden* stand einer Eingabe an den Landtag zur Aufnahme in das Eisenbahngesetz 1903 nun nichts mehr im Wege.



Eine dampfende Normalspurbahn vor den Toren Sulzfelds. Wenn es nach dem Willen der Kitzinger, Sulzfelder und Segnitzer gegangen wäre, dann hätte man sich zu Beginn des 20. Jahrhunderts wohl sehr bald an das wirkliche Bild dieser Fotomontage gewöhnt.

Das Gesuch des Stadtmagistrats Kitzingen und der Gemeinden Sulzfeld und Segnitz ging am 8. Februar 1902 an das Staatsministerium des Äußeren und an die Hohe Kammer der Abgeordneten in München. In dem umfangreichen Schriftstück versuchte man den Beamten und Politikern nochmals die 11 km lange und nach neuesten Be-

rechnungen 615.000 Mark teure Bahnverbindung Kitzingen – Marktbreit schmackhaft zu machen. Kitzingen warb dabei mit den Vorzügen einer direkten Anbindung an die Bahnlinien in Richtung München, ins Württembergische oder ins Allgäu sowie mit der Verlagerung des Straßenverkehrs auf die Schiene. Sulzfeld gab acht Weinhandlungen, sechs Steinbrüche, *einige 40 Zwetschgen- und Tresterbrennereien* sowie einen Frachtverkehr von jährlich *200 bis 250 Waggons Waren und 10 – 12.000 Stück Stückgut aller Art* an. Weiterhin würde auch die Landwirtschaft in Erlach und Zeubelried vom Anschluss Sulzfeld profitieren. Segnitz konnte sechs Weinhandlungen mit Geschäftsverbindungen hauptsächlich nach Nürnberg, Fürth und Neustadt/Aisch, eine Farb- und eine Zementwarenfabrik, Hefen- und Hadernhandlungen, eine Dampfbaggerei und natürlich die Mainbrücke als Verbindungsstück zum Bahnhof Marktbreit vorweisen. Vorsorglich nahm man auch die Vorzüge für den Personen- und Güterverkehr der Städte Marktstef und Marktbreit in den Begründungskatalog auf. Gleichzeitig wies man auf die Einsparmöglichkeiten beim Postautoverkehr, auf die überregionale Bedeutung eines Verkehrsflusses zwischen dem Ochsenfurter und dem Gerolzhofer Gau und auf die Erweiterungsmöglichkeit der Bahnstrecke über Frickenhausen hinaus hin.

Viel zu spät versuchte nun Marktstef doch noch auf den Zug zu springen. Allerdings sollte dieser Zug nicht am rechten Mainufer entlang, sondern wie von Marktstef geplant, von Kitzingen nach Sulzfeld und über eine Mainbrücke nach Marktstef und weiter nach Marktbreit fahren. Dafür bot der Stadtrat sogar eine stattliche Kostenbeteiligung an. Gleichzeitig appellierte der Stadtrat an ein gemeinsames Vorgehen, da dieses Projekt schließlich allen beteiligten Orten große Vorteile bringe. Was Segnitz anbot wies man auf die *bequeme* Verbindung durch die dortige Mainbrücke zum Marktbreiter Bahnhof hin. Das großzügige Marktstefter Angebot konnte Kitzingen zu diesem Zeitpunkt aber nicht mehr annehmen, da das Projekt bereits in München vorlag und so beschloss der Stadtmagistrat am 17. April 1902, an der bereits ausgearbeiteten Linieneinführung Kitzingen – Sulzfeld – Segnitz festzuhalten. Man warnte sogar vor der Vorlage einer neuen Variante, die eine Genehmigung der Bahnverbindung nach Marktbreit gefährden könnte. Marktstef machte nun aber trotzdem einen Alleingang und reichte mit Beschluss vom 21. April 1902 seinen Plan zusammen mit Marktbreit an höchster Stelle ein.

Das Ende der Bahnprojekte auf beiden Seiten des Mains zeichnete sich spätestens am 1. August 1902 ab. In der Sitzung der Kammer der Abgeordneten wurde die Petition der Stadt Kitzingen und der Gemeinden Sulzfeld und Segnitz sowie die Eingabe der Städte Marktstef und Marktbreit vom Petitionsausschuss lediglich zur Kenntnisnahme, nicht aber zur Würdigung an den Landtag weitergeleitet. Vorausgegangen war ein Gutachten der Eisenbahnverwaltung, die auch diesmal keinen vordringlichen Bedarf für eine Eisenbahn zwischen Kitzingen und Marktbreit erkannte. Neben wirtschaftlichen Gesichtspunkten wurde schließlich auch die fehlende Einigkeit unter den Bewerbern beiderseits des Mains angeführt. Einen Schlussstrich

unter die Eisenbahnträume im Maintal setzte die Entschließung des Königlich Bayerischen Staatsministeriums des Äußeren vom 31. August 1903. In dem Bescheid wurde sowohl dem *Gemeinde – Kollegium* rechts des Mains als auch den Antragstellern vom linken Ufer in aller Deutlichkeit eröffnet, dass in ihren Projekten zurzeit *kein dringendes Bedürfnis gesehen wird*. In der Begründung heißt es weiter *da der nächste Lokalbahngesetzentwurf wegen der ungünstigen allgemeinen Finanzlage sich ohnedies in verhältnismäßig engen Grenzen wird halten müssen, was die Zurückstellung mancher Lokalbahnwünsche bedingt, die den hier in Rede stehenden Bestrebungen an wirtschaftlicher Berechtigung und Dringlichkeit zweifellos voranstehen, glaubt das unterzeichnete Staatsministerium den vorliegenden Anträgen nicht näher treten zu können*. Als schwachen Trost verwies man auf die verhältnismäßig geringe bzw. zumutbare Entfernung der betroffenen Orte zu Bahnanschlüssen und auf die Kettenschiffahrt als Alternative für den Güterverkehr. Dabei stellte das Kgl. Staatsministerium des Kgl. Hauses und des Äußeren fest, dass die Entwicklung dieses damals modernen Transportmittels *aber gerade auf der Strecke Marktbreit – Kitzingen noch sehr zu wünschen läßt, was nicht dafür spricht, daß in dieser Gegend unbefriedigte, dringende Verkehrsbedürfnisse bestehen*.

Nach dem 1. Weltkrieg glimmte der Funke Bahnverbindung nach Marktbreit in Marktstef noch immer. Mit Schreiben vom 29. Dezember 1919 stellten die Marktstef-

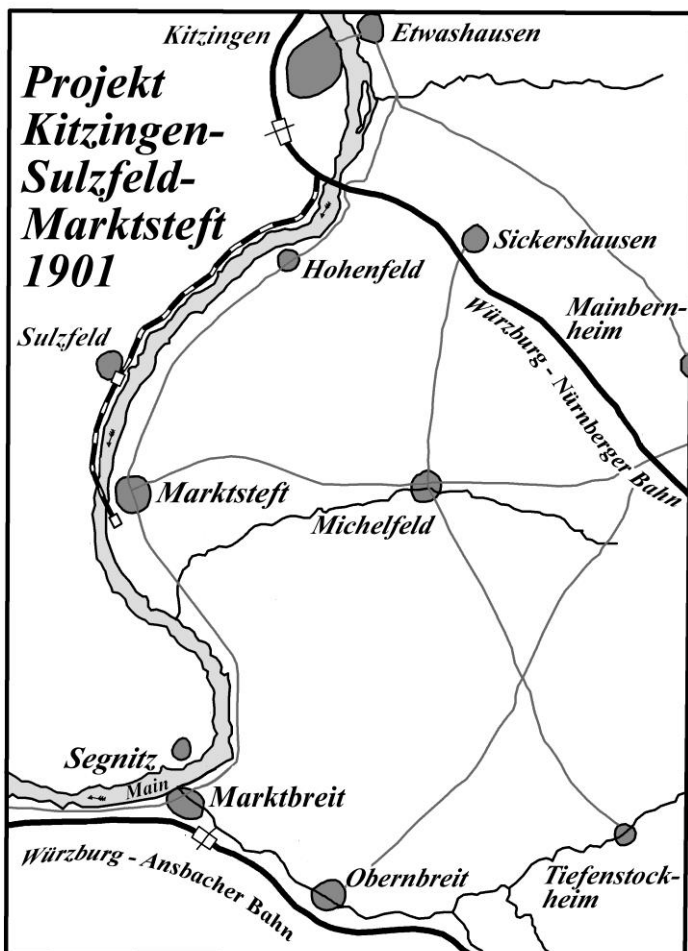
ter Geschäftsleute ein Gesuch an den Stadtrat, *alle Schritte zu tun, um zu erreichen, dass die Bahn nach Marktstef gebaut wird*. Durch den Bau der Mainländeabahn vom Marktbreiter Bahnhof bis zur Segnitzer Brücke bot sich nämlich die nunmehr nur noch 3 km lange Weiterführung nach Marktstef förmlich an. Der Antrag gelangte über das Bezirksamt Kitzingen zur Eisenbahndirektion nach Würzburg und kehrte am 5. Februar 1920 mit der Mitteilung zurück, *daß das Verkehrsministerium der Erbauung einer staatlichen Bahnverbindung am Industriegleis Marktbreit nach Marktstef nicht zugestimmt hat*.



Der heutige Endpunkt der Kitzinger Mainländeabahn. Einst reichte die Strecke bis an die Gemarkungsgrenze zu Sulzfeld. Die Lokalbahn sollte über Sulzfeld bis Segnitz weiter gebaut werden und später sogar eine Verbindung in den Ochsenfurter Gau schaffen. Die königliche Eisenbahnbehörde sah aber keinen Bedarf für dieses Projekt und machte die Eisenbahnträume im Maintal zwischen Kitzingen und Marktbreit zunichte.

Wie hätte sich nun das Maintal zwischen Kitzingen und Marktbreit entwickelt, wenn eines dieser Projekte zum Zuge gekommen wäre? In welchem Maße hätten Industrie, Landwirtschaft und Personenverkehr profitiert? Möglicherweise wäre die Maintalbahn schon längst den Sparmaßnahmen im Schienenverkehr zum Opfer gefallen. Segnitz hätte vielleicht seinen Radweg auf der alten Bahntrasse nach Sulzfeld. Oder der vorbei rauschende ICE gehörte heute zum Alltagsbild im Maintal zwischen Kitzingen, Marktstef und Marktbreit.

Der vorerst letzte Versuch, die Bahnstrecken Würzburg – Ansbach und Würzburg – Nürnberg zu verbinden und damit diesen alten Gedanken doch noch zu verwirklichen, stammt aus den 1930er Jahren. Diesmal sollte die Strecke Würzburg – Nürnberg bei Mainbernheim abzweigen, durch das gemeindefreie Gebiet Rügerrieth nach Obernbreit führen und dort in die Linie Würzburg – Ansbach einmünden. Die Bauarbeiten begannen im Jahr 1939 und wurden aber bald wieder eingestellt. Einige Bahndämme und Trassenstücke sowie ein Denkmal für die dort eingesetzten Kriegsgefangenen aber erinnern noch an das einzige bisher in Angriff genommene Bahnprojekt zwischen Kitzingen und Marktbreit.



Die Marktstefter Pläne sahen eine Mainüberquerung der Linie Kitzingen-Sulzfeld-Marktstef und eine spätere Weiterführung nach Marktbreit vor.

Marktsteffer Eisenbahnwünsche und die Segnitzer Mainländebahn

Wenn es nach den Wünschen der Stadt Kitzingen und ihrer südlichen Nachbarn gegangen wäre, dann würden bereits seit mehr als 100 Jahren Eisenbahnen zwischen der Kreishauptstadt und Marktbreit verkehren. Die Geschichte der geplanten aber nie ausgeführten Maintalbahnprojekte ist bereits im vorherigen Kapitel dieser Ausgabe der **Segnitzer Geschichte** umfassend beschrieben. Weitere Bemühungen um einen Bahnanschluss seitens Marktsteft waren ebenso wenig von Erfolg beschieden wie die Hoffnung an einer Nutzung der vorgesehenen Verbindung der Bahnstrecken Würzburg – Ansbach – München mit Würzburg – Nürnberg – München zwischen Marktbreit und Mainbernheim. Alle lokalen Bahnprojekte im und über dem Maintal fanden an höherer Stelle kein Gehör oder sie wurden eingestellt. Dennoch befuhren, wenn auch nur vorübergehend und im geringen Umfang, Dampfloks das Maintal zwischen Segnitz und Marktbreit.

Die alten Maintalprojekte

Bereits im Jahr 1878 machte man sich in Marktsteft Gedanken über einen Bahnanschluss an einer neu zu bauenden Strecke Kitzingen - Marktbreit. Das Unternehmen, das zwar als technisch wenig aufwändig eingestuft wurde, fand aber vor allem aus wirtschaftlichen Gründen bei der bayerischen Eisenbahnverwaltung keine Gegenliebe. 1899 nahm der Gedanke an einer Verlängerung der Mainländebahn Kitzingen über Sulzfeld nach Segnitz mit der Option Frickenhausen und Ochsenfurter Gau auch in Kitzingen

ernsthafte Formen an. Man hatte nämlich erkannt, dass nur die vielerorts angestrebte Verdichtung des Bahnnetzes wirtschaftliche Weiterentwicklung versprach. Eine Anbindung Marktstefts über eine Fährverbindung wurde dort aber zugunsten einer Eisenbahnbrücke bei Sulzfeld über den Main mit Fortführung nach Marktbreit abgelehnt. Ein Brückenbau Sulzfeld – Marktsteft war dagegen auch mit einer Marktsteffer Kostenbeteiligung von 25.000 Mark bei den bayerischen Behörden kein Thema. Die Stadt Marktsteft verfolgte deshalb ihr Projekt Kitzingen - Marktsteft - Marktbreit weiter und so lagen dem bayerischen Landtag im



Endpunkt der Marktbreiter Mainländebahn an der Segnitzer Brücke (Bildmitte unten). Nach den Wünschen der Marktsteffer Unternehmer sollte mit der Fortsetzung dieser Strecke die Verbindung zum Marktbreiter Bahnhof hergestellt werden.

Jahr 1902 eine rechts- und eine linksmainische Variante vor. Ein Gutachten der Eisenbahnverwaltung bescheinigte den Projekten aber auch diesmal keinen vordringlichen Bedarf. Neben wirtschaftlichen Gesichtspunkten wurde schließlich auch die fehlende Einigkeit unter den Bewerbern beiderseits des Mains als Versagensgrund angeführt. Einen vorläufigen Schlusstrich unter die Eisenbahnträume im Maintal setzte die Entschließung des Königlich Bayerischen Staatsministeriums des Äußeren vom 31. August 1903. Der darin enthaltende Hinweis auf die zumutbare Entfernung der betroffenen Orte zu Bahnanschlüssen und auf die Kettenschiffahrt als Alternative für den Güterverkehr wurde von den Antragstellern allerdings nur als geringer Trost aufgefasst.

Hartnäckige Marktsteftener Eisenbahnpläne

Während man sich in Sulzfeld und in Segnitz wohl mit den vorhandenen Möglichkeiten, hier mit der Nähe zur Mainländeabahn Kitzingen, dort über die Segnitzer Brücke zum Bahnhof Marktbreit, abgefunden hatte, waren die Eisenbahnträume in Marktsteft noch lange nicht erloschen. Im September 1910 erreichte Marktsteft ein Schreiben der *Bahnindustrie Actiengesellschaft*, einer *Fabrik für Bahnbedarf, Bau von normal- und schmalspurigen Eisenbahnen, Industriebahnen, Anschlussgleisen, Feldbahnen*. Die Firma bot an, sämtliche erforderlichen Verhandlungen kostenlos in die Wege zu leiten, Informationsversammlungen abzuhalten sowie die notwendigen Vorarbeiten, wie Aufstellung eines Projekts, Aufmessungen und Verhandlungen mit den Behörden zu übernehmen. Die Bahnindustrie AG stellte sogar eine Beteiligung an der Finanzierung der Bahn in Aussicht. Trotzdem wurde diese Offerte vom Stadtmagistrat dankend abgelehnt, weil damals noch *wenig Interesse vorhanden* war.

Das Interesse an einem Bahnanschluss, das heißt nun an einer Verbindung mit der Mainländeabahn Marktbreit, die bereits vom Bahnhof Marktbreit bis zur Segnitzer Brücke reichte, erwachte in Marktsteft aber bald nach dem Ende des Ersten Weltkriegs. Auslöser war ein Schreiben der *Chemischen Fabrik Lucia* von Georg Lucas vom 29. Dezember 1919 an den Stadtrat Marktsteft. Die im Jahr 1791 gegründete Firma befasste sich mit der *Fabrikation von Lucia-Glühstoff, Lucia-Bügelkohle, Lucia-Bügeleisen, präparierten Holzkohlenbriketts für Bahnwagen-Heizung, Stein- und Holzkohlenmehl, Schwarz, Filtrierkohle, Lederkohle und Knochenkohle*. In seinem Schreiben beteuerte Georg Lucas den Mangel einer Eisenbahn in Marktsteft: *Der Transport meiner Güter von & zur Bahnstation Marktbreit ist mit derart hohen Unkosten verknüpft, dass eine Ausdehnung des Betriebs unmöglich ist. Würde nach Marktsteft eine Eisenbahn gebaut, hätte ich Gelegenheit, den Bahnwagen direkt ins Werk gefahren zu bekommen, würde mich unter jeder Garantie verpflichten im Jahre mindestens achthundert Waggons mit der Bahn befördern zu lassen*. Dem Gesuch von Lucas schlossen sich auch die übrigen Marktsteftener Unternehmer mit einem Schreiben gleichen Datums an den Stadtrat an. Unterzeichner waren

neben Lucas unter anderem die Brauerei Kesselring, die Weinessigfabrik Sammet, die Wein-, Obst-, Kohlen- und Holzhändler sowie der Darlehenskassenverein und die Präparantenschule. Die Gesuchsteller wiesen auf die geringe Entfernung von drei Kilometern auf ebenem Gelände bis zum Endpunkt der Marktbreiter Mainländeabahn und den damit verbundenen nicht zu hohen Baukosten hin. Angeführt wurden vor allem auch die günstigen Entwicklungsmöglichkeiten für die ansässigen Wirtschaftsbetriebe durch die Bahn, insbesondere aber die Umschlagsmöglichkeiten der Güter zwischen Bahn und Schiff anhand der Mainuferanlagen in Marktsteft. Die staatliche Präparantenschule meldete sogar ein Anrecht darauf an, *den Unterricht an einem Eisenbahnverkehrsnetz gelegenen Platz zu erteilen, statt wie bisher in einer Gegend zu wirken, die für Lehrer, Schüler & Angehörige nur schwierig & mit beträchtlichen Kosten zu erreichen ist*. Die beiden Schreiben wurden am 8. Januar 1920 dem Bezirksamt (Landratsamt) Kitzingen vorgelegt und von dort am 12. Januar zuständigkeitshalber an die Eisenbahndirektion Würzburg weitergeleitet. Die Antwort der Eisenbahnbehörde vom 5. Februar 1920 zerstörte nun endgültig die Marktsteftener Eisenbahnträume: *Hiemit gebe ich die gef. jenseitige Zuschrift vom 12. Januar d. J. nebst Anlagen mit dem Beifügen zurück, daß das Verkehrsministerium laut Entschließung 14/Nb vom 28. Januar d. J. die Erbauung einer staatlichen Bahnverbindung am Industriegleis Marktbreit nach Marktsteft nicht zugestimmt hat*.

Dampfloks im Maintal - die Segnitzer Mainländeabahn

Sie war nicht für den Personenverkehr ausgelegt und sie beförderte auch keine heimischen Produkte. Die Segnitzer Mainländeabahn diente fast ausschließlich den Erdmassenbewegungen für den Bau der Staustufe Marktbreit und verkehrte lediglich während der Tiefbauarbeiten zwischen 1950 und 1954. Der Bau der Staustufe war zwar schon vor dem Zweiten Weltkrieg vorgesehen, konnte aber erst im Mai 1950 begonnen werden. Da nicht überschaubar war, wann und in welchem Umfang die erforderlichen Geldmittel fließen konnten, wurden zunächst nur die Erdarbeiten für die Schleusenammer und Teile des Ober- und Unterkanals ausgeschrieben. Den Zuschlag erhielt eine Arbeitsgemeinschaft aus den Firmen Polensky & Zöllner und Karl Stöhr. Die Erdarbeiten begannen im Juli 1950.

Der Unternehmer verlegte hierfür schweres Geleis mit 90er Spur von der Baustelle aus am Segnitzer Ufer entlang bis 200 m oberhalb der Segnitzer Brücke. Zum Einsatz kamen Züge mit Dampfloks und Wagen mit einem Fassungsvermögen von 5 Kubikmetern Erdmassen. Ein Teil des gewonnenen Aushubs wurde zur Schüttung eines Hochwasserschutzdammes verwendet. Die Hauptmassen transportierte man aber per Bahn stromaufwärts und baute sie in eine Geländemulde am Segnitzer Ufer und gegenüber im Vorland oberhalb von Marktbreit ein. Um die Massen über den Main zu führen, musste eine eigene Transportbrücke errichtet werden. Zum Einsatz kam hier

ein Pionierbrückengerät System Roth-Wagner. Bahnstrecke und Brücke waren bis Mitte 1954 in Betrieb. Am 1. März 1954 musste die Brücke allerdings erst noch repariert werden, nachdem sie durch Eisgang ein Joch verloren hatte. Mit der Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis, *der Wasserbenützung zum Zwecke der Errichtung und zum Betrieb einer Stau- und Kraftwerksanlage am Main bei*

Marktbreit, an die Rhein-Main-Donau AG als Betreiber der gesamten Staustufenanlage im Juli 1955 und mit der Abnahme der Tiefbauarbeiten für das Kraftwerk im September 1955 war der Staustufenbau abgeschlossen. Die Segnitzer Mainländebahn aber war zu diesem Zeitpunkt bereits Geschichte.



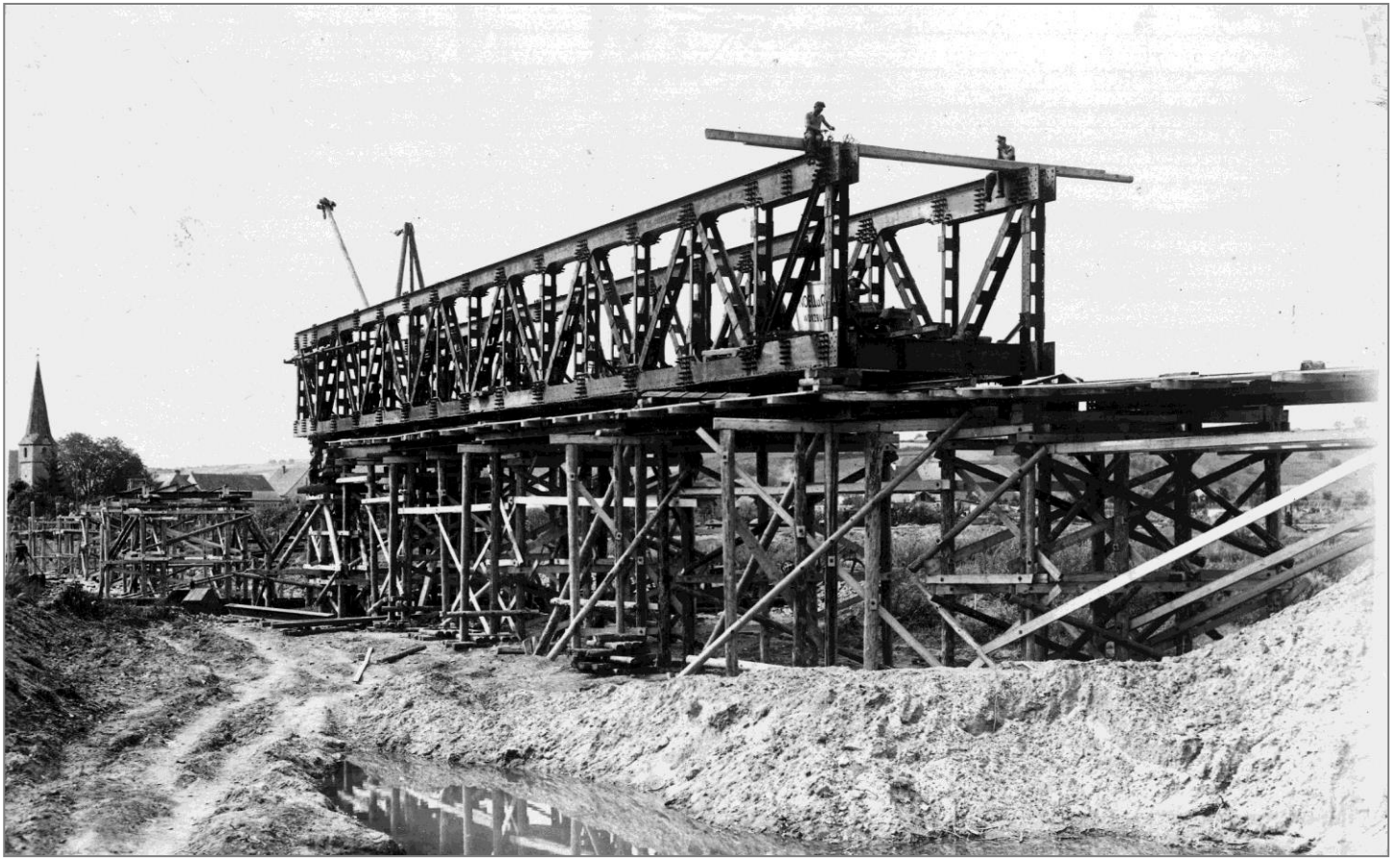
Geleisbau vor den Toren von Segnitz. Während der Tiefbauarbeiten an der Staustufe Marktbreit verkehrte eine Transportbahn am Mainufer entlang zwischen der Baustelle und dem Mainvorland oberhalb von Marktbreit.



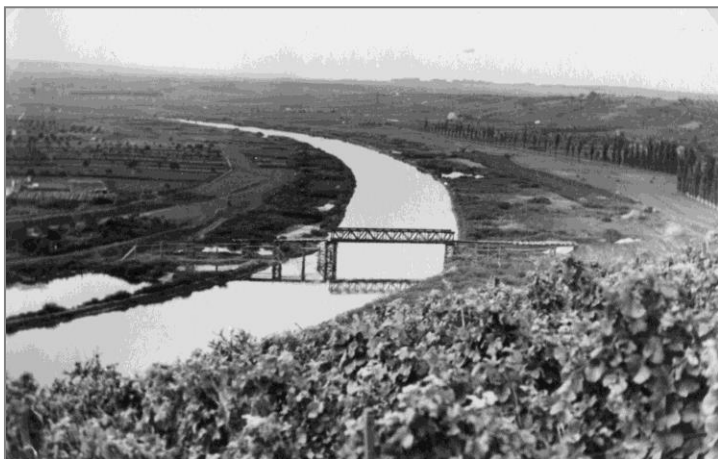
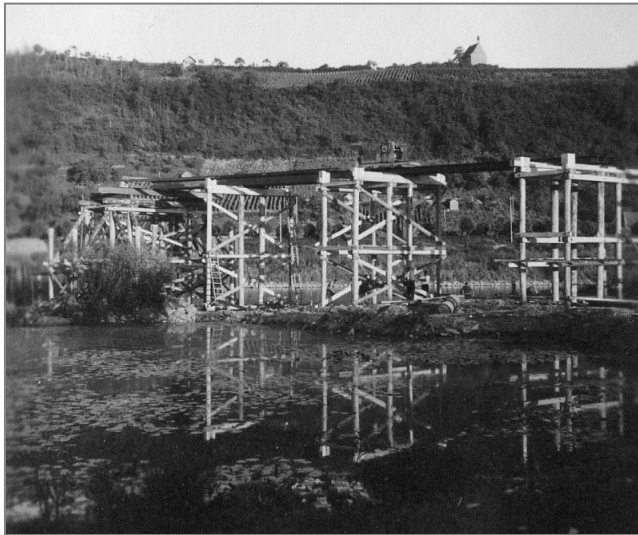


Verladen von Aushub vor der Spundwand der Marktbreiter Staustufe. Die Segnitzer Mainländerbahn war mit Dampflokks und Wagen mit einem Fassungsvermögen von 5 Kubikmetern Erdmassen ausgerüstet. Die Züge verkehrten auf schwerem Geleis mit 90er Spur.





Um die Erdmassen über den Main zu führen musste 200 m oberhalb der Segnitzer Brücke eine Transportbrücke errichtet werden. Zum Einsatz kam hier ein Pionierbrückengerät System Roth-Wagner. Bahnstrecke und Brücke waren bis Mitte 1954 in Betrieb.



Segnitzer Gschichtn

Neues aus dem alten Segnitz

Bisher erschienen:

- Nr. 01 Warum Segnitz „Segnitz“ heißt
- Nr. 02 Kriegsende – Die letzten Tage des Dritten Reiches in und um Segnitz
- Nr. 03 Die Segnitzer Kirchenburg - Neues Leben in alten Mauern
- Nr. 04 Die St. Martinskirche zu Segnitz - Geschichten und Geschichte
- Nr. 05 400 Jahre Friedhof Segnitz 1607 – 2007
- Nr. 06 Die Epitaphien im Segnitzer Friedhof
- Nr. 07 Hans Kesenbrod und seine Erben - zum 470. Geburtstag von Hans Kesenbrod (1537-1616)
- Nr. 08 Segnitz, deine Denkmäler
- Nr. 09 Segnitz und Umgebung im Dreißigjährigen Krieg (1) - „Auf Grund der Akten im Gemeindearchiv und anderem ausführlich berichtet von Karl Zimmermann in Marktbreit.“
- Nr. 10 Segnitz und Umgebung im Dreißigjährigen Krieg (2) - „Auf Grund der Akten im Gemeindearchiv und anderem ausführlich berichtet von Karl Zimmermann in Marktbreit.“
- Nr. 11 Segnitz und Umgebung im Dreißigjährigen Krieg (3) - Die Aufzeichnungen der Pfarrer Ammon, Strebel, Treu und Dietwar
- Nr. 12 Mord und Totschlag - Von der „Entleibung eines schwedischen Soldaten“ und anderen ungewöhnlichen Todesfällen in Segnitz
- Nr. 13 Vom Wasser zum Mehl - Die Segnitzer Schiffmühle 1728 - 1900
- Nr. 14 Juden in Segnitz - Die ehemalige Kultusgemeinde von Segnitz (1)
- Nr. 15 Juden in Segnitz - Die ehemalige Kultusgemeinde von Segnitz (2)
- Nr. 16 Juden in Segnitz - Die ehemalige Kultusgemeinde von Segnitz (3)
- Nr. 17 Juden in Segnitz - Die ehemalige Kultusgemeinde von Segnitz (4)
- Nr. 18 Juden in Segnitz - Die ehemalige Kultusgemeinde von Segnitz (5)
- Nr. 19 Juden in Segnitz - Die ehemalige Kultusgemeinde von Segnitz (6)
- Nr. 20 Juden in Segnitz - Die ehemalige Kultusgemeinde von Segnitz (7) Das Segnitzer Synagogenviertel
- Nr. 21 Juden in Segnitz - Die ehemalige Kultusgemeinde von Segnitz (8)
- Nr. 22 Vom Wiederaufbau bis zum Neubeginn - 60 Jahre Segnitzer Mainbrücke II - 1949 - 2009
- Nr. 23 Von der Kinderbewahranstalt zum modernen Kindergarten
– 50 Jahre Kindergartenneubau Segnitz 1959 - 2009
- Nr. 24 Die Segnitzer Läutbuben und die Glocken von St. Martin
– 500 Jahre Christusglocke und Erinnerungen an ein fast vergessenes Ehrenamt
- Nr. 25 Das Segnitzer Feldschießamt und der große Streit um den Kleinen Anger
- Nr. 26 Der Sticklekrieg zwischen Segnitz und Marktstef
- Nr. 27 Johann Georg Krönlein - Missionar, Sprachforscher, Friedensvermittler
- Nr. 28 Brückenschläge - Die Segnitzer Mainbrücken 1893 - 2010
- Nr. 29 Juden in Segnitz - Die ehemalige Kultusgemeinde von Segnitz (9)
- Nr. 30 Die Frickenhäuser Schlägerei und weitere Episoden aus dem Segnitzer Gerichtsbuch
- Nr. 31 Das Falkshaus
- Nr. 32 Kirchenschätze
- Nr. 33 Der Radler- & Zimmerstutzenclub Segnitz
- Nr. 34 Veteranen, Kampfgenossen und Soldatengräber
- Nr. 35 Der Veteranen- und Kampfgenossenverein Segnitz 1889 bis 1918
- Nr. 36 Unser Turm – Begleitheft zur Dauerausstellung „unser Turm“ im Wehrturm am Main
- Nr. 37 Das Zehnt-Kalter oder Inspectionshaus – Klöster, Lehnsherren und Lehnmänner
- Nr. 38 Georg Ott, der letzte Schmiedemeister von Segnitz
- Nr. 39 Als Segnitz das Wasser bis zum Halse stand - 1784 und die schlimmsten Hochwässer am Main
- Nr. 40 Hans Kesenbrod und seine Erben - Zum 400. Todestag von Hans Kesenbrod (1537-1616)
Aktualisierte Auflage der Alten Gschichtn Nr. 7

Herausgeber: Norbert Bischoff, Raiffeisenstr. 16, 97340 Segnitz.

Quellen: Stadtarchiv Marktstef: *Acten des Magistrates Marktstef. Betreff Erbauung einer Lokalbahn von Kitzingen nach Marktstef – Marktbreit* (Zusammengestellt von Rudolf ETZELMÜLLER); Gemeindearchiv Segnitz; Stadtarchiv Kitzingen; Bayerisches Hauptstaatsarchiv, Verkehrsarchiv 5272; Bayer Landtag, Landtagsarchiv; Wasser- und Schifffahrtsamt Schweinfurt: *Bericht über den Ablauf der Bauarbeiten beim Bau der Staustufe Marktbreit*. Bildnachweis: Fritz TÖPPER (ehemaliger Oberbauleiter der Staustufe Marktbreit); Wasser- und Schifffahrtsamt Schweinfurt; Archiv Norbert BISCHOFF.